

# 郷土室だより

第157号

平成29年3月1日

編集・発行

中央区立 京橋図書館

東京都中央区築地1-1-1

電話 3543-9025

刊行物登録番号 28-042

## 『江戸・東京の川』中央区の川(六)

前号では、平川のバイパス合流地点の「常磐橋と呉服橋の間」から、下流の江戸橋付近までの水路に関する記録がないこと、「三叉」が湊橋辺だったこと、日本橋川河口部の原形は亀島川の水路だったことなど、初期の日本橋川から震災復興と日本橋川について考察しました。

今回は、戦後から現在までの日本橋川について、まず概観してみます。

### ◇戦後の改修工事

東京の中心部は、昭和二〇（一九四五）年三月一〇日の東京大空襲などで大きな被害を受けました。もちろん中央区も例外ではありません。戦後の東京の復興は、戦災後の焼け土（残土）の片付けからはじまりました。それは、復興事業の一環でしたが、復興の進行がさらに残土を生み、残土の山が復興を妨げる、という悪循環が起きました。

東京都は、残土で手近な水路を埋めるのが合理的と判断し、「現在舟行に役立たない川」「浄化の困難な川」

を埋め立てて土地を造成し、それを売却して事業費を捻出する方法をとったのです。こうして、外濠川や三十間堀川、東堀留川、新川、浜町川など、いずれも江戸湊の運河だった水路が埋め立てられました。昭和二九（一九五四）年版の『区政のあゆみ』（東京都中央区役所刊）



嘉永 江戸図（新修日本橋区史より）

では「区内河川の地形上水面の勾配がゆるく平均一／三〇〇程度で潮の干満が直接影響し、河床が年々上昇するので、昭和28年度には、築地川の浚渫が行われた」としています。

日本橋川も「舟運は近来陸上交通の発達に伴い年々減少している」としながらも、昭和三三年には築地川や楓川、箱崎川などとともに浚渫工事を実施。その後も継続されて、昭和五一（一九七六）年度に一石橋上流から神田川分派点まで実施されて、浚渫工事が完了しています。

### ◇カミソリ堤防の建設

一方、高潮対策事業としての護岸改修や老化護岸改修の工事も進められました。直立護岸<sup>1</sup>いわゆる「カミソリ堤防」の建設です。東京港の高潮対策事業で、月島・晴海地区は昭和三七（一九六二）年度から防潮堤工事が開始されました。防潮堤の天端高は臨海部でAP（※）+六・三m、陸上部ではAP+五・一m。継続事業として行われた月島・晴海地区の工

は、昭和四〇（一九六五）年九月に完了しています。

また東京高潮対策事業は昭和三六（一九六一）年度から実施されています。隅田川や亀島川などが対象河川で、防潮堤や水門・閘門が建設されました。日本橋川の工

事は、昭和四三（一九六八）年から開始。改修工事は昭和五四（一九七九）年度まで継続的に実施されました。そして、一部未改修部分を除き全長二三〇八mの護岸の改修と水門一基の建設が行われ、工事は完了。こうして日本橋川の両岸には、コンクリート直立護岸（AP+五・五m）が建設され、ビ

ルが隣接していることから、水辺へ近づくことができないう状態のまま、現在に至っています。

※AP（略称 A・P・O<sup>1</sup>）  
Arakawa pei・O<sup>1</sup>メートル、  
peiはオランダ語で「基準」を意味する）  
隅田川の川底を荒川基準点（A・P・O）と定め、潮の干満の平均水位である一・一三メートルを「東京湾平均海面」（T・P・O）と定めたもの。全国の土地の「標高」を

決める日本水準原点は、この「東京湾平均海面」から標高二四・四一四〇メートルの高さにあたる。

### ◇水路の上を高速道路が走る

二五m（路線の幅の基本は一六m）で、中央に分離帯（二m以上）を設ける構造。河川の場合は、川を干拓する堀割式と水面の上を覆う高架式がとられました。

昭和三一（一九五六）年三月に道路整備特別措置法が施行され、自動車専用道路の建設を目的とした日本道路公団が発足。そして昭和三四（一九五九）年六月には首都高速道路公団が創設されました。このことは東京を中心とする道路網と、都内の道路網を自動車交通中心に再編成するための準備を意味していました。昭和三一年に、東京でオリンピックが開催されるのが仮決定されたことで、オリンピックの開催に合わせた高速道路の建設が一気に進みまし

た。高速道路の建設に際して、用地の確保の原則は公共用地（一般道路・河川・埋立地など）の利用を中心として、民有地はできるだけ避けるという方針が出されています。そして、車道は一方二車線（往復四車線）で車線幅は三・

また日本橋の上には重さ二五トン

の高架鉄橋が架設されて、橋上に架かる「新日本橋」が出現しました。

こうして三崎橋附近から茅場橋下流まで、日本橋川に「フタ」をする形で、首都高速道路5号池袋線、都心環状線、首都高速6号向

島線が走り、水辺空間が奪われてしまった（日中も暗く、空が見えない）まま、今日に至っています。

### ◇河川法の改正で日本橋川が変わる

昭和三九年七月、河川法（明治二九年制定）が改正されて、翌年四月一日新河川法が施行されました。この改正で、外濠川の千代田区三崎町三丁目地先から中央区八重洲一丁目地先の水路が日本橋川に変更となって、隅田川とともに一級河川荒川水系に指定されました。日本橋川は、旧外濠川を合わせて、延長四・八四（区内延長二・三）kmの水路となりました。

新河川法の施行により、一級河川荒川水系として隅田川と日本橋川のほかに六河川（神田川・亀島川・築地川・築地川東支川・築地

川南支川・月島川）が指定され、二級単独水系として二河川（築地川・汐留川）が指定。従来準用河川だった浜町川のほか五河川（桜川・箱崎川・箱崎川支川・佃川・佃川東川）が公有水面（※）に指定されました。

#### ※公有水面

河・湖・海など国家または公共団体の所有で、公共の利益に供される水面をいう。

### ◇日本橋川の現状

近年、都心部の水辺空間の活用が話題となってきました。そうしたなかで、日本橋の景観と青空の復活を求める市民の声もあり、都心部の河川議論が活性化してきているようです。

あわせて、近年の防災意識の高まりや舟運の見直しなどもあり、区内の日本橋川には二ヶ所の船着場が設置。一つは常磐橋防災船着場（日本橋本石町二丁目一番地先）で、東京都が設置し区が管理。平成二二年度に供用を開始しました。長さは四三・一m、幅二・八五m（二段構造）あり、災害時に

は陸上交通網の保管及び水上輸送基地に、平常時は公益のための利用が可能としています。もう一つは日本橋の橋詰（南東の広場際）にある日本橋船着場（日本橋一丁目9番先）です。こちらは中央区が設置・管理し、平成二三（二〇

一一）年度に供用を開始しました。長さ二〇mで幅六m（バリアフリー対応）。快適で潤いのある水辺空間とまちの賑わいを創出するとともに、災害時における防災機能の向上を図ることを目的に設置されたものです。

### ◇日本橋川に架かる橋

ここから、日本橋に架かる橋を上流から、簡単に見てみましょう。『東京府志料』を基本にして、●の橋は『中央区史』を参照しました。

○一石橋 北鞆町より西河岸町へ架す。長さ一四間（約二五・五m）・幅三間（約五・五m）。昔は大橋と云しを、橋の南北に幕府の金座後藤庄三郎、呉服所の後藤縫殿助の両家があり後藤と五斗の字音が近いことから俗に一石橋と呼んだことから橋名と

なった、とあります。※創架の年代は不詳ですが、寛永九（一六三二）年当時のものとされる武州豊嶋郡江戸庄図（寛永江戸図）に、欄干のある板橋を描いて一石橋とあることから、創架は寛永期かそれ以前と考えられています。橋名については異説も。『遊歴雜記』には「むかし永楽銭の通用を禁止せしめ給いて、永楽一貫文を持出るものには玄米一石を賜い、此処に米俵を積置て停止の銭一貫と米一石を取替賜うゆえに此橋を然いえり」とあります。この橋上に立つて望めば日本橋・江戸橋・呉服橋・銭亀橋・道三橋・常磐橋・鍛冶橋を見わたすことができることから、一石橋を含めて「八つ見橋」の呼び名もありました。橋の周辺には民家が少なくともあり、日本橋ほど多くの火災被害を受けませんでした。また、明暦三（一六五七）年の大火では浅草橋とともに焼失を免れ、天和二（一六八二）年の大火でも延焼を免れ



ています。

明治二五（一八八二）年の「橋梁一覽」には、北鞘町より西河岸へ渡る。木橋、長さ一四間（約二五・五m）、幅三間（約五・五m）、明治六（一八七三）年架設、とあります。その後、大正一一年に架替えられて、長さ約四三・六m、幅約二七・三m、八月に竣工しています。

現在の橋は鋼橋で、長さ五〇・二〜六〇・八m、有効幅員が一四〜一六・五m。上りが平成一三年、下りは昭和四八年の竣工となっています。

●西河岸橋 日本橋川右岸の西河岸にちなんだ橋名で、江戸時代にはなかった橋です。兩岸の交通の便をはかるため、榮太楼主人細田氏の主唱によって、明治一八（一八八五）年頃に私費で橋を架ける案が出されましたが、諸般の事情で実現しませんでした。その後明治二四（一八九一）年五月に、長さ二八間余（約五一m）、幅六間（約一一m）の鉄橋が創架されました。

震災復興事業で架替えとな

り、長さ五二m、幅員一一m、飯桁、竣工は大正一四（一九二五）年八月です。

○日本橋 室町一丁目より通一丁目へ架す。長さ二九間（約五一・八m）・幅七間（約一一・八m）なり。此の橋東京の中央にして日本全国の里程も此より起算する也。

※日本橋が架けられた時期については、公的な記録が無いこともあり、諸説あります。慶

長八年説が代表的で、その根拠は『慶長見聞集』と『武江年表』です。慶長九（一六〇四）年二月四日に、公儀が日本橋を起点に諸国に一里塚を築かせることを命令していることに関連し、『見聞集』では「されば日本橋は慶長八癸卯年江戸町わりの時節新敷出来たる橋なり」としています。

ほかに「慶長一一年一二月八日以前には存在」との説（『江戸名所図会』や慶長一七年以後の説（『落穂集追加』）などがあります。

また『見聞集』に「此橋御再興は、元和四戊午の年なり、

：川中へ両方より石垣をつきてかけ給う。敷板のうえ三十七間四尺五寸広四間二尺五寸」とあり、この記述が橋台地に架かる日本橋の規模を示した最古の記録です。そして、火事が多かった江戸の中心地に架かる日本橋は焼失することも多く、明暦三（一六五七）年の大火以降、安政五（一八五八）年まで一〇回も焼失しています。

将軍が乗船するとき、江戸城で誕生した将軍は辰ノ口から、それ以外の将軍は一石橋際から乗船するのが通例。船は御濠から日本橋川を通航するので、二・三日前から川筋の船は、魚河岸の平田船を除いて、楓川や東西の堀留川などに移動させました。当日、日本橋や江戸橋などの橋上は人払い（通行禁止）措置が取られたことは言うまでもありません。

明治に時代が変わり、同六（一八七三）年五月の改架では木橋でしたが、人道と車道が分けられています。そして一

二月には、日本橋の中央が諸街道起程の元標と定められました。翌七年には橋の南詰にあつた高札場も廃止され、日本橋とその周辺にも時代の変化が見られるようになりました。

現在の日本橋は、明治四四年三月の竣工で、長さは四九・一m、有効幅員が二七・三m。震災や戦災を経ながらも、現在に至っています。

○江戸橋 本船町より錦町へ架す。長さ二七間（約四九m）・幅四間一尺五寸（約七・七m）。江戸鹿子に云う、日本橋に対して江戸橋と呼ぶと。

※江戸橋は日本橋と同様に、江戸初期に創架された代表的な大橋の一つですが、創架時期についての、公的な記録はないのです。寛永江戸図にも、描かれているものや描かれていないもの、周囲の橋とは対照的に直線のみで描かれているものなど様々ですが、寛永九（一六三二）年にはすでに創架されていたようです。

橋名については、『江戸鹿

子』に「日本橋に相續て江戸橋と称にや」とある通りです。江戸橋の付近は、江戸の初期には江戸湊の出入口として、舟運で賑わった場所。南の橋詰には船宿もあり、隅田川舟遊びの屋形船や猪牙舟が行き交う場でもありました。

『江戸名所図会』には「南の橋詰巽の角に船宿あり、江戸の内諸方への船場なり。又同所西の方木更津河岸と宇す。房州木更津海往還の船ここに集う故に名とす」とあり、橋の際に木更津船の発着場があり、乗降客や荷の積み下ろしなどで賑わいを見せていました。また橋際に高札場がありました。また橋とは異なりましたが、日本橋とは異なつて、河川に関する高札が掲げられていたことから、江戸橋を中心にして舟運が盛んだったことが分かります。

明治一五（一八八二）年の『橋梁一覽』に「本舟町より錦町へ渡る。石橋、長さ二二間（約四〇m）、幅八間（約一四・五m）、明治八年五月架設」とありますが、拱石の厚さが不

完全で橋の沈下が起こり、崩壊するおそれがあるとして明治三四年一〇月に改架されました。この架替えで、長さ二〇間（約三六・四m）、幅八間（約一四・五m）の鉄橋が竣工しています。

現在の橋は、震災復興事業の昭和通りの建設に伴い、震災前より約九〇m上流に新設されました。長さ約六三・四m、幅約四五・七m、鋼製アーチ橋で昭和二（一九二七）年一二月の竣工です。

○鎧橋 兜町より小網町二丁目へ架す。長さ三〇間（約五四・六m）・幅四間（約七・三m）。往古この辺は入江にして大なる渡津なり。源頼義奥州へ下向の時、風暴く浪激しければ鎧を沈めて河伯に祈り、終に渡ることを得たり。故に後世此所を鎧淵と云い、渡津をも鎧渡しと号す。明治五年始めて橋を架す。

※明治五（一八七二）年一月に創架された木橋で、三井・小野・島田の三家が出資して架けられました。明治一五（一八八二）年の『橋梁一覽』に

「南茅場町兜町境より小網町二丁目へ渡る。木橋、長さ三〇間（約五五m）、幅四間（約七・三m）、明治五年一月架設」とあります。明治二（一八八八）年に改架され、東京市内の鉄橋としては明治一年の弾正橋、同一六年の浅草橋に次いで三番目の鉄橋でした。

現在の橋は、鋼橋で長さ約五六・七m、幅約二三・九m、竣工は昭和三二年三月です。

●茅場橋 震災後の復興事業で昭和通りの建設に伴い新設されました。日本橋区南茅場町より小網町三丁目に架かる鋼橋で、長さ約五二・一m、幅三三・八m、昭和四（一九二九）年一二月の竣工です。

○湊橋 南新堀一丁目より北新堀へ架す。長さ二二間（約四〇m）・幅四間（約七・三m）。名義詳ならず。

※『寛文新板江戸絵図』に「みなとはし」とあり、『江戸惣鹿子名所大全』には「諸国の舟ども集どふみなとなればかくよぶのみ」とあります。また『新

撰東京名所図会』には「鉄質にして長一八間九尺（約三五m）幅六間二尺（約一一・五m）とす。明治二十八年の竣工に係り」とあります。

現在の橋は、震災後の復興事業で架替えとなり、鉄筋コンクリート造、長さ四九m、幅約一八・五mで、昭和三（一九二八）年の竣工です。

○豊海橋 南新堀二丁目より新永代町へ架す。長さ二二間（約四〇m）・幅二間（約三・七m）。名義詳ならず。一名乙女橋と云う。

※日本橋川の河口に架かる。元禄一一（二六九八）年の創架。『再校江戸砂子』に「豊海橋・俗乙女橋といふ。新堀大川口のはし」とあります。

現在の橋は、震災後の復興事業で架替えられた橋。日本橋川の北側部分の川幅が拡げられたため、橋は川下に移動して架けられました。長さ四六・三m、有効幅員が八mの鉄橋で、昭和二（一九二七）年九月の竣工です。

◇日本橋川筋の河岸

これから日本橋川の河岸に移ります。日本橋川の両岸には、河口部まで様々な河岸が連なっていました。上流部から、左岸には①北

鞘河岸②裏河岸（品川河岸）③魚河岸（本船河岸・芝河岸・中河岸・地引河岸・高間河岸）④末広河岸⑤鏡河岸（小網河岸）⑥北新堀河岸、右岸には⑦西河岸⑧四日市河岸⑨兜河岸⑩茅場河岸⑪南新堀河岸などがありました。

これらの河岸地には、船遊山（船遊び）の流行につれて船宿も多くなりました。文化年間の江戸の船宿の数は、六〇〇余を数えるほど。船宿の多くは隅田川の河岸に集まっていました。日本橋・江戸橋を中心とする日本橋川筋の河岸にも少なくなかったようです。

嘉永六（一八五三）年版の『江戸流行細撰記』には、日本橋に三浦屋・多びす屋・大津屋・和泉屋・志満屋・梶屋があり、江戸橋には吉田屋・尾張屋・西の宮・大黒屋・吉野屋の名前があります。また北鞘町に岡まつ・紀よし屋・三浦屋・紀の国屋・みどり屋・伊勢屋、品

川町に伊勢屋、小網町三丁目に大黒屋・三浦屋・ふじ屋がありまし。そして西河岸に上総屋・小槌屋・吉野屋・多びす屋、茅場町には中村屋・鈴木屋・園村屋・吉野屋がありました。

また船宿の客船（屋形船・屋根船・猪牙船の三種）は百艘に制限されていましたが、『続江戸砂子』には、江戸橋に一九艘、一石橋本町河岸に八艘、稲荷橋八町堀川一

九艘、浅草橋・柳橋を中心に一六艘、塩留橋一四艘などとあり、各河岸に屋形船が浮かべられていました。

これから本題に入ります。日本橋川沿いの河岸名の由来や問屋の分布を業種ごとに整理して、江戸から明治にかけての特徴などを考察していくことにします。

◇『江戸十組問屋便覧』では

文化一〇（一八一三）年の『江戸十組問屋便覧』（以下、『便覧』とします）によると、六二組合に所属する問屋は一九三二軒ありました。その中から、現在の中央区

以外の三五〇軒を除くと、日本橋地区・京橋地区に一五八一軒となり、問屋総数の約八一％を中央区内で占めていたことになります。

こうした問屋の多くは、江戸のメインストリートである本町通り・通り町筋（現・中央通り）と、日本橋川沿いの河岸地（南新堀・本船町・南茅場町・小網町三丁目などに集中していました。とくに

河岸地の問屋は、本町通りなどの問屋と違って、酒・醤油・荒物・雑貨など嵩張りものを扱う問屋が多かったことが特色でした。こうしたことから、河岸地の周辺地区には荷揚人足や運送業に係わる人たちも多く居住していたことが予測されます。

◇『諸問屋名前帳』から分布をみる

嘉永四（一八五一）年の諸問屋再興（『諸問屋名前帳』、以下『名前帳』）によると、当時の府内には一二四六九軒の問屋があり、その内、中央区内は三六七二軒。この問屋数から、「春米屋」と「炭薪仲買」が扱う品物は生活必需品でど

の町にもありましたので、それを引いた数を見てみると、以下の通りになります。

府内問屋数	一二四六九軒
春米屋	二七〇八軒
炭薪仲買	三八四二軒
合計	五九一九軒
区内問屋数	三六七二軒
同	五五九軒
同	七一〇軒
合計	二四〇三軒

このように、春米屋と炭薪仲買の軒数を総数から除きますと、府内問屋数五九一九軒のうち、中央区内には二四〇三軒。実に府内の約四一％の問屋が集中していました。合わせて、文政七（一八二四）年の『江戸買物独案内』も参考に、次号から各河岸について、考察していきたいと思えます。

（菅原健二）